

А. М. Лобко¹, М. М. Хованская²

*Учреждение образования «Барановичский государственный университет»,
Барановичи, Республика Беларусь, ¹alya.lobko06@gmail.com, ²machulj@tut.by*

БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКАЯ ЛОГИСТИКА

В работе рассмотрены ключевые аспекты развития экспорта транспортных услуг из Беларуси в Китай в рамках контейнеризации транзитных потоков по маршруту Китай-Европа-Китай. Представлены данные о росте экспортных перевозок, который за 2022 год значительно увеличился, с отправкой 988 контейнерных поездов и объемом грузов, составившим порядка 120 тыс. грузевых контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. Проанализированы факторы, способствующие этому росту, включая эффективное использование информационных технологий и упрощение процедур на терминалах. Обсуждается конкурентоспособность китайских товаров в условиях повышения зарплат и социальных выплат в Китае, а также обсуждается проект «Пояс и путь» как стратегия для снижения стоимости доставки и улучшения мирового транспортного сервиса. В контексте форума международного сотрудничества «Пояс и путь» предложены инициативы по формированию цифровых транспортных коридоров и упразднению разрешительной системы международных автомобильных перевозок. Также отмечается, что Беларусь стала одной из первых стран, активно реализующих концепцию Шелкового пути, что наглядно демонстрирует развитие промышленного парка «Великий камень», который превращается в высокотехнологичный кластер, привлекающий международные инвестиции в разные сферы.

Ключевые слова: логистика; Республика Беларусь; Китайская Народная Республика; железнодорожные перевозки; транспорт.

A. M. Lobko¹, M. M. Khovanskaya²

*Institution of Education “Baranavichy State University”, Baranavichy,
the Republic of Belarus, ¹alya.lobko06@gmail.com, ²machulj@tut.by*

BELARUS-CHINA LOGISTICS

This paper examines the key aspects of the development of transport services export from Belarus to China within the framework of containerization of transit flows along the route China-Europe-China. It presents data on the growth of export shipments, which significantly increased in 2022 with the dispatch of 988 container trains and a cargo volume of approximately 120,000 loaded containers in twenty-foot equiva-

lent units. The factors contributing to this growth are analyzed, including the effective use of information technologies and the streamlining of procedures at terminals. The paper discusses the competitiveness of Chinese goods amid rising wages and social benefits in China, as well as the “Belt and Road” initiative as a strategy for reducing shipping costs and improving global transport services. In the context of the “Belt and Road” international cooperation forum, initiatives for establishing digital transport corridors and abolishing the permit system for international road transport are proposed. It is also noted that Belarus has become one of the first countries actively implementing the Silk Road concept, as demonstrated by the development of the “Great Stone” industrial park, which is transforming into a high-tech cluster that attracts international investment in various sectors.

Key words: logistics; the Republic Belarus; the People’s Republic of China; rail transportation; transport.

Введение. Развитие транспортно-логистических услуг способствует не только росту сферы услуг национальных экономик, но и росту всей экономики, поскольку предполагает взаимодействие между различными видами экономической деятельности. Роль международных транспортных коридоров значима не только с позиции коммерческой выгоды, но и сточки зрения национальной безопасности в экономической, промышленной, продовольственной, демографической и социальной сфер функционирования государств.

В настоящее время, логистика является неотъемлемой частью в экономическом развитии большинства стран мира. Международные перевозки, на сегодняшний день, представляют собой комплексные логистические задачи, решение которых осуществляется только специалистами высокой квалификации. Сейчас ни одна страна мира не способна обеспечить всё разнообразие своих потребностей в различных сферах, не прибегая к использованию поставок с других стран мира. Решение этой проблемы заключается в торговле, которая даёт возможность осуществлять операции по товарообмену между государствами. Этот процесс включает в себя планирование и контроль всех этапов поставки товаров, начиная с закупки сырья и заканчивая доставкой готовой продукции.

Основная часть. На развитие экспорта транспортных услуг решающее значение оказывает контейнеризация транзитных потоков в направлении Китай-Европа-Китай. Ее рост определяется эффективным использованием информационных технологий, единых управляющих центров, технической оснащённостью терминалов. За 2022 г. Белорусская железная дорога (БЖД) обеспе-

чила отправку на экспорт из Беларуси в Китай 988 контейнерных поездов с продукцией белорусских предприятий. Объем экспортных перевозок грузов в составе контейнерных поездов составил порядка 120 тыс. груженых контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, что в 6,5 раза больше, чем в 2021 году [1].

На сегодняшний день Китайская Народная Республика — одно из самых перспективных направлений для грузоперевозок. В Поднебесной производится огромное количество товаров, востребованных в Республике Беларусь. Именно поэтому многие компании, которые осуществляют автомобильные перевозки, нуждаются в их организации и сопровождении.

В Китае за последние годы выросли зарплаты, объемы социальных выплат по компенсациям и пенсии. В силу этого подорожали их товары и стали менее конкурентоспособными. Единственный способ их удешевить — это снизить стоимость доставки, поставив под контроль мировую инфраструктуру. Проект «Пояс и путь» направлен как раз на решение этой задачи.

В 2019 г. на II Форуме международного сотрудничества «Пояс и путь» в Пекине Президент Александр Лукашенко озвучил предложения белорусской стороны по развитию глобальной инициативы. Во-первых, это формирование цифровых транспортных коридоров, прежде всего между Китаем и Европой. Применение современных спутниковых навигационных пломб позволяет убрать излишние таможенные и иные досмотры, сократить время движения контейнерных поездов почти на неделю. Второе — упразднение разрешительной системы международных автомобильных перевозок, что станет дополнительным стимулом для развития транспортно-логистической деятельности. В-третьих, активное укрепление взаимосвязи инфраструктур. Нужны дальнейшая реконструкция приграничных станций, автомобильных и железных дорог, мостов, создание мультимодальных транспортных узлов. Взаимосвязанная инфраструктура — базовый элемент развития через сотрудничество [2].

Беларусь — одна из первых стран, которая не просто поддержала концепцию Шелкового пути, но и начала ее практическую реализацию на своей территории. Плюсы такого сотрудничества наглядно демонстрирует индустриальный парк «Великий ка-

мень», который стал жемчужиной в Экономическом поясе Шелкового пути. В нем зарегистрировано множество резидентов из разных стран. Это не просто логистический хаб, как пытаются представить некоторые эксперты. Он постепенно становится международным высокотехнологичным кластером, центром притяжения инвестиций в сферах электроники и телекоммуникаций, фармацевтики и биотехнологий, машиностроения, новых материалов, производства лазерного оборудования и беспилотных комплексов, самых продвинутых компаний.

Также на территории парка есть своя логистическая зона. Зона транспорта и логистики расположена на границе с национальным аэропортом «Минск». Здесь размещены объекты логистического субпарка — 50 тыс. м² складской и 20 тыс. м² торгово-выставочной недвижимости. К аэропорту подходит железнодорожная ветка, которая будет продлена до Парка для реализации проекта по строительству международного мультимодального транспортного перехода, чтобы объединить потенциал железнодорожной, автотранспортной и авиалогистики [3].

Китайскую Народную Республику и Республику Беларусь разделяют тысячи километров, а потому самый удобный способ перемещения груза — железнодорожный. В настоящее время реализуются проекты БЖД по электрификации новых участков и обновлению подвижного состава железной дороги, что способствует увеличению пропускной способности железной дороги и транзитного потенциала Республики Беларусь. Электрификация выполняет важную роль в повышении эффективности работы железнодорожного транспорта и снижении экологической нагрузки на окружающую среду. У контейнерных перевозок ряд преимуществ перед остальными видами доставки товаров и грузов:

1. Большие объемы — с количеством товаров, которые можно доставить по железной дороге, сравнится разве что морской способ грузоперевозок. На самолете или с помощью большегрузного автомобиля можно перевезти значительно меньше продукции: например, в один стандартный вагон помещается столько же, сколько перевозят несколько фур.

2. Оптимальная стоимость — издержки железнодорожных перевозок минимальны, при этом перевезти можно практически неограниченные объемы товаров из Беларуси в Китай и обратно.

3. Безопасность — риск хищения и порчи грузов при контейнерных перевозках сведены к минимуму.

4. Любые погодные условия — на скорость перемещения не влияют дождь, гололедица, снегопад и другие погодные явления, из-за которых задерживаются грузы, перевозимые на самолетах или грузовиках.

5. Скорость — перевозка грузов по железной дороге отличается оперативностью: грузы всегда приходят вовремя.

В структуру транспортно-логистической системы БЖД входит 6 основных логистических центров (Белинтертранс, Барановичский грузовой центр транспортной логистики, Брестгрузтранслогистик, Могилевгрузсервис, Витебскгрузсервис и Гомельжелездортранс), в составе которых имеются 44 производственных участка с погрузочно-разгрузочными пунктами [4, с. 17].

Наибольшую активность в межрегиональном сотрудничестве с областями Беларуси проявляют провинции Аньхой, Гуандун, Хэйлунцзян, Цзянсу, Шаньдун и ряд других. Китайские авиакомпании интенсивно увеличивают импорт транспортных услуг в Беларуси, доставляя в республику посылки из Китая, заказанные на глобальной торговой онлайн-площадке AliExpress и других интернет-магазинов. Поддержка электронной торговли в Китае осуществляется на государственном уровне. В КНР действует пакет мер по поддержке трансграничной электронной торговли, направленных на экспансию китайских операторов электронной торговли на мировом рынке, включая открытие распределительных центров, шоу-румов, развитие логистических платформ и дистрибуторских сетей, а также создание торговых альянсов между ведущими китайскими и зарубежными игроками электронной коммерции. Белорусские транспортно-логистические компании могли бы получать дополнительные доходы, включаясь в цепи поставок крупнейших интернет-магазинов мира, прежде всего китайских. Важным современным трендом в развитии логистики является возрастание доли прямых экспресс-поставок от производителя до потребителя, исключая посредников и промежуточное

хранение. Более 45 % от годового объема экспресс-операций в мире приходится на китайские компании [5, с. 205].

Заключение. Логистика между Беларусью и Китаем представляет собой динамично развивающийся сектор, который играет ключевую роль в укреплении экономических отношений между двумя странами. Осуществление эффективной логистики требует комплексного подхода, включая развитие инфраструктуры, внедрение современных технологий и постоянное сотрудничество между государственными и частными структурами. Инвестиции в логистику и транспортные коридоры помогут Беларуси стать важным транзитным узлом между Европой и Азией. Модернизация транспортно-логистической инфраструктуры является необходимым условием для развития грузоперевозок между Китаем и Республикой Беларусь. При этом следует понимать не только расширение «узких» мест в пунктах пропуска через границы государств, в том числе пункты смены ширины колеи, сопутствующая терминально-логистическая инфраструктура, погранично-таможенные коридоры, но и развитие пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры Китая и Беларуси. А также создание «дистрибуционных» транспортно-логистических центров в узловых пунктах транспортных систем.

Список цитируемых источников

1. Друк, М. Какие перспективы сотрудничества Беларуси и Китая просматриваются по итогам года / М. Друк. — URL: <https://www.sb.by/articles/nadezhnyu-fundament-dlya-partnerstva.html> (дата обращения: 28.02.2025).
2. Бакеренко, Ю. Беларусь и Китай намерены расширять сотрудничество в логистической и транспортной сферах / Ю. Бакеренко. — URL: <https://www.sb.by/articles/belarus-i-kitay-namereny-rasshiryat-sotrudnichestvo-v-logisticheskoy-i-transportnoy-sferakh.html> (дата обращения: 28.02.2025).
3. Индустриальный парк «Великий камень»: [сайт]. — URL: <https://industrialpark.by/> (дата обращения: 28.02.2025).
4. Транспортно-логистический потенциал Беларуси в рамках инициативы «Пояс и путь»: риски и перспективы реализации / О. С. Булко [и др.]. — Минск : Белорусская наука, 2022. — 317 с.
5. Сфера услуг в современной экономике: теория и мировой опыт / О. С. Булко [и др.]. — Минск : Беларус. навука, 2022. — 237 с.